Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 111

МОЛЛЮСК ИЗ ТОЛЬЯТТИ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00111
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 111, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 000 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 11.09.2020.
Дата выхода в свет: 03.12.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Дудакова/Фотобанк Лори; 7 (вверху) © РИА Новости, (в середине) © Денисов Антон/Фотохроника ТАСС, (внизу слева) © Виталий Созинов/ИТАР-ТАСС, (внизу справа) © Дудакова/Фотобанк Лори; 8 (вверху) © LR200/Wikimedia Commons, (внизу) © РИА Новости; 9 © Riley/Wikimedia Commons; 10 (вверху) © Сайганов Александр/Фотобанк Лори, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 11 (вверху) © OSX/Wikimedia Commons, (в середине) © Алексей Зарубин/Фотобанк Лори, (внизу) © Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Обивка правой задней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Моллюск из Тольятти

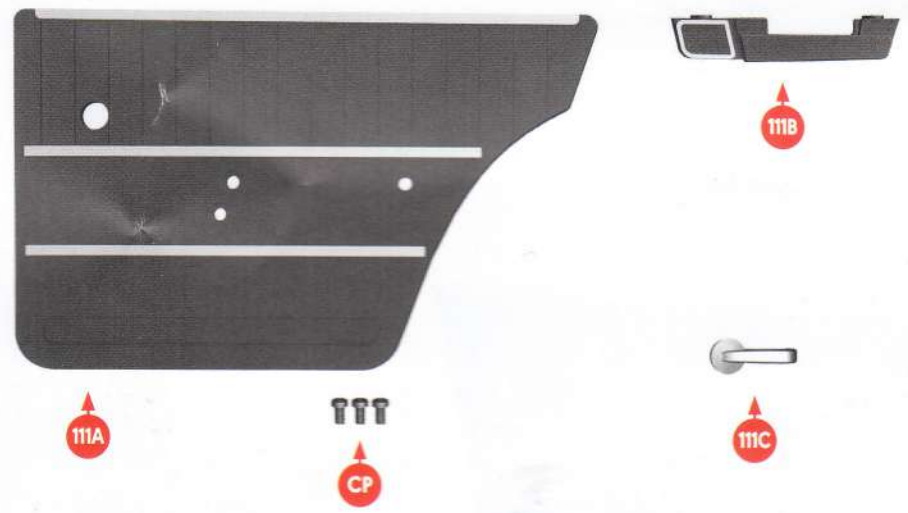
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Ниссан Альмера»: восточная принцесса

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

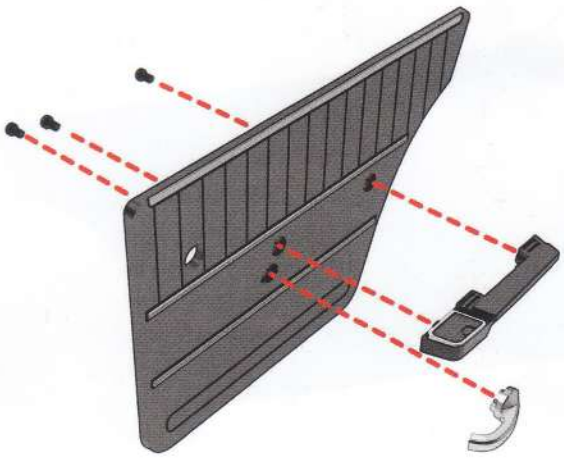
Обивка правой задней двери

Установите детали, полученные с этим номером, на обивку правой задней двери вашей модели ВАЗ-2101.



- 111A Обивка правой задней двери
- 111B Подлокотник
- 111C Внутренняя ручка двери
- CP Винт М1,7 × 3,0 мм (3 шт.)

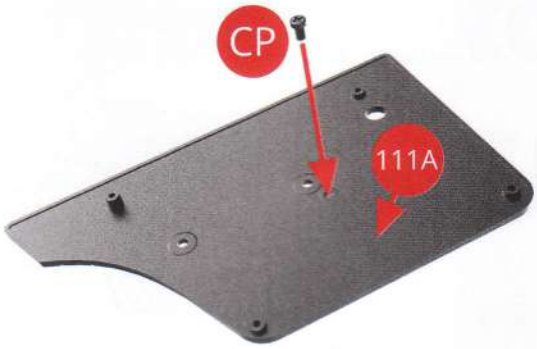
Схема сборки



1

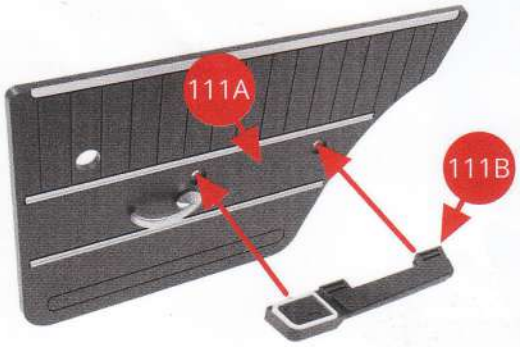
Установите внутреннюю ручку двери 111C на обивку правой задней двери 111A.

2



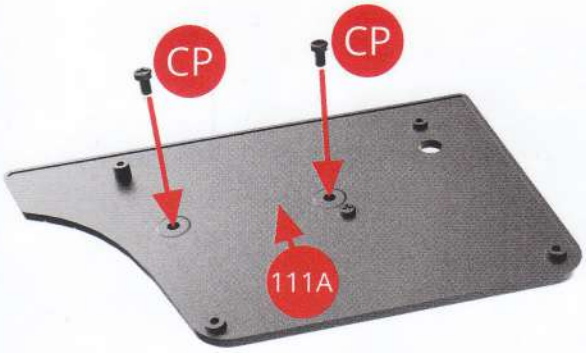
Закрепите внутреннюю ручку двери 111C с обратной стороны обивки правой задней двери 111A винтом CP.

3



Установите подлокотник 111B на обивку правой задней двери 111A.

4



Закрепите подлокотник 111B двумя винтами CP с обратной стороны обивки правой задней двери наружной панели задней левой двери 111A.

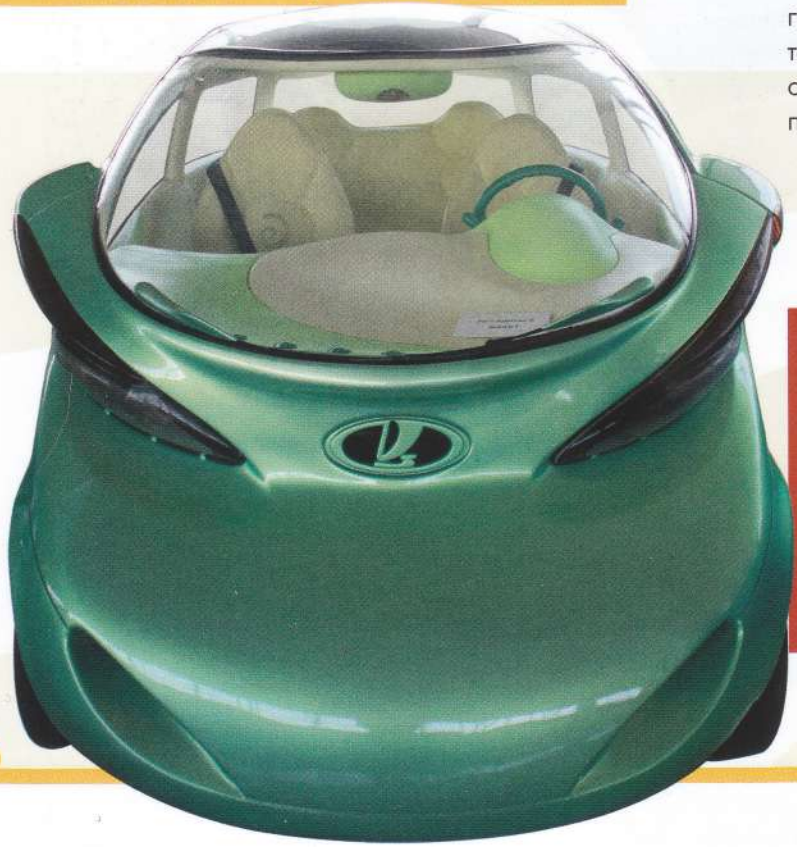
Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Моллюск из Тольятти

Мозг творческого человека устроен таким образом, что остановить полет творческой мысли или фантазии невозможно даже во сне. И неважно, о ком идет речь – о художнике, композиторе, скульпторе или инженере, конструкторе или дизайнере.

Электромобиль «Лада Рапан». Павильон экспериментальных автомобилей в Техническом музее АвтоВАЗа. 2012 год.



Даже в самые трудные времена, когда речь шла о банальном выживании, на АвтоВАЗе не забывали о разработке концепт-каров – автомобилей, на которых испытывались дизайнерские решения и элементы перспективных машин будущего. К созданию концепт-каров старались привлекать людей, мысливших нетривиально.

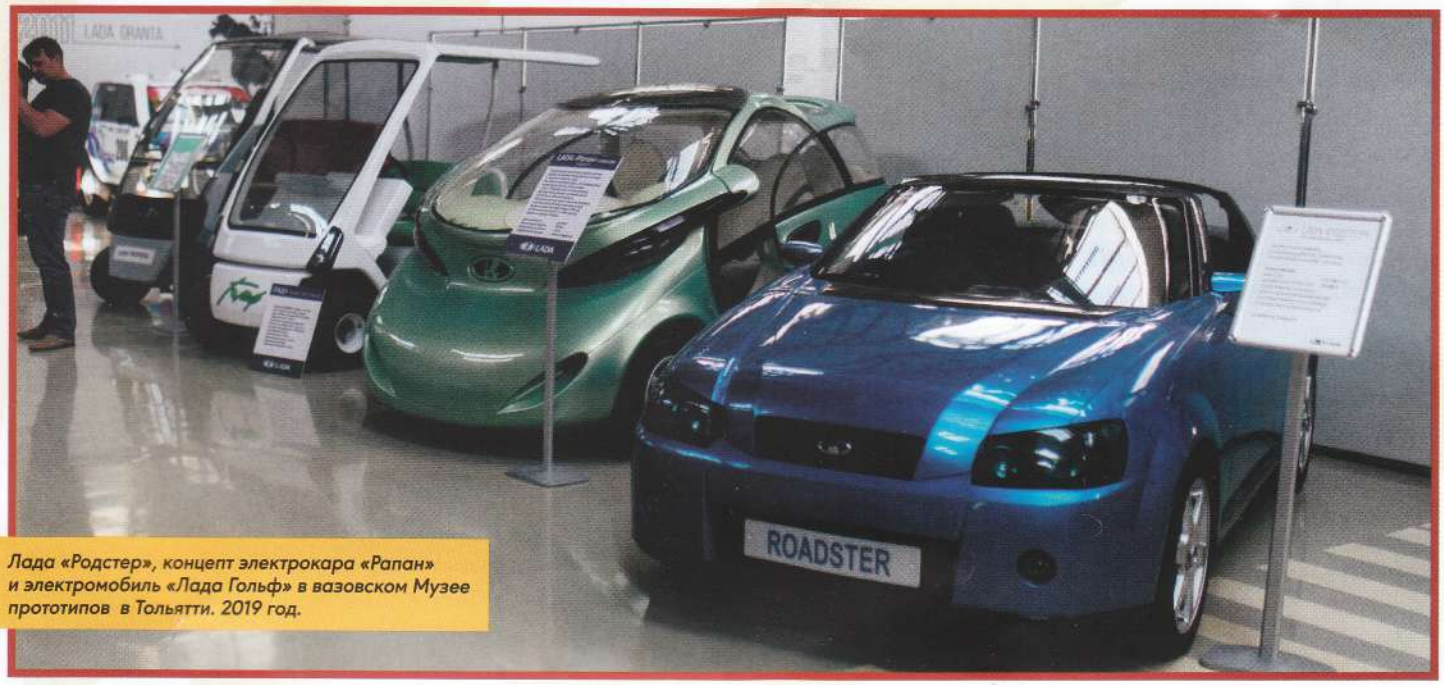
Рождение идеи

Все началось с поездки конструктора и дизайнера М. И. Маркиева в Америку. В счет своего отпуска в 1994 году он пять недель обучался в Вашингтонском университете по программе «Организация и управление малым и средним бизнесом». Непонятно, правда, как АвтоВАЗ соотносился со «средним и малым бизнесом», но учеба эта имела для Маркиева большое значение, так как после нее его назначили начальником Бюро спецавтомобилей и агрегатов. Первое же задание новому начальнику бюро выглядело довольно неординарно – необходимо было создать что-то, чтобы громко заявить о себе. Дело в том, что ВАЗ стремительно терял свои позиции на международном рынке, и руководство считало, что чем-нибудь экстраординарным можно если не подстегнуть спрос, то хотя бы напомнить о торговой марке «Лада». Так появился «Рапан».

Михаил Маркиев впоследствии вспоминал: «В группу разработчиков "Рапана" я предложил набрать дизайнеров, умеющих мыслить нетрадиционно. У них должен быть

Судьба «Рапана»

Показанный в Париже концепт так и остался единственным и хранится сейчас в музее Волжского автозавода. Конечно, авангардный дизайн не позволил бы «Рапану» дойти до серийного производства, но наработки по «электрическому» направлению вполне могли бы пригодиться, если бы не одно «но»: электромобили до сих пор не стали товарами широкого потребления, а продолжают оставаться экзотикой.



Лада «Родстер», концепт электрокара «Рапан» и электромобиль «Лада Гольф» в вазовском Музее прототипов в Тольятти. 2019 год.

нестандартный подход к стилевому решению экстерьера и интерьера. Что и было сделано.

В те годы оригинальных разработок в НТЦ велось немного, все силы были сосредоточены на разработке автомобиля ВАЗ-2123.

Мы решили воспользоваться такой паузой и попробовать сделать концепт-кар, который бы выходил за рамки привычного представления об автомобиле.

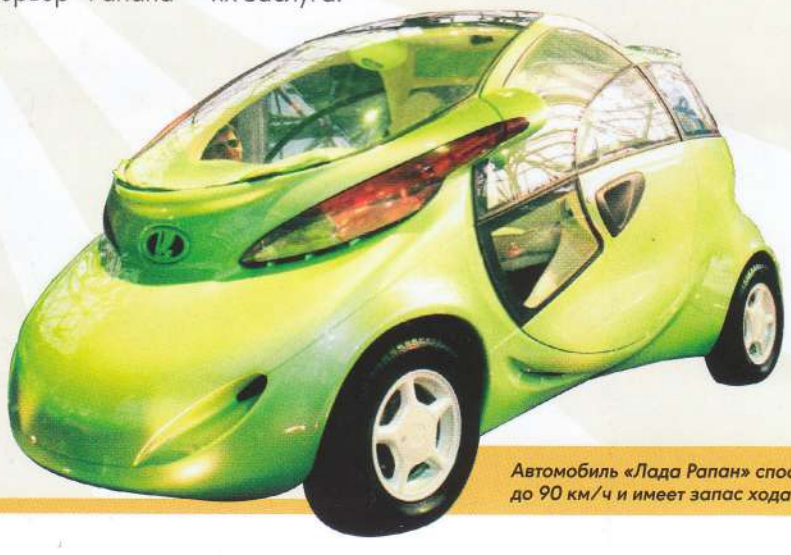
Размещение всех агрегатов концепт-кара (а это были привод электромобиля "Ока-Электро" и аккумуляторные батареи), предусматривалось в раме... Таким образом, сверху на такую платформу можно было бы устанавливать различные кузова.

Экстерьер кузова был разработан ведущим дизайнером проекта В. Плешановым. В числе авторов этого проекта еще хотелось бы отметить дизайнеров В. Новикову и И. Жаркова.

Интерьер "Рапана" - их заслуга.

Салон электромобиля «Лада Рапан». 1999 год.

Электромобиль «Лада Рапан» (вид сзади) в техническом музее АвтоВАЗа. 2012 год.

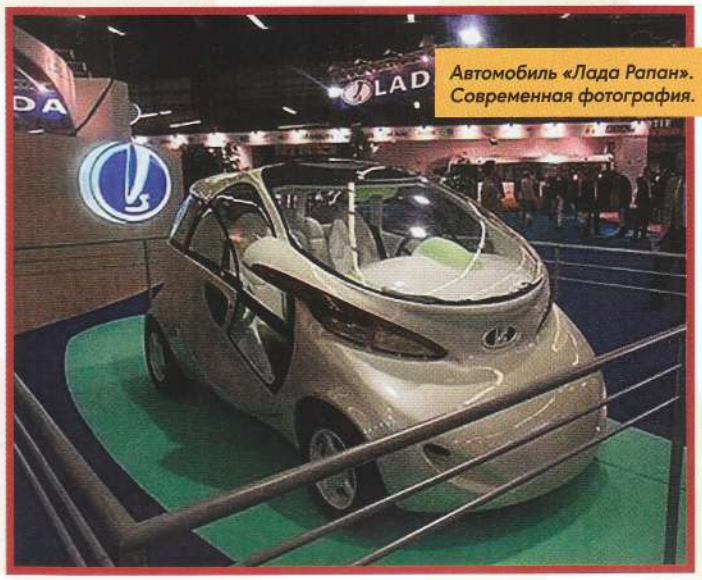


Автомобиль «Лада Рапан» способен развивать скорость до 90 км/ч и имеет запас хода 100 км. 1999 год.

В результате получили интересную форму, напоминающую морскую раковину. Отсюда и название – "Рапан".
Интерьер отличался смелыми решениями. Например, поворотная рулевая колонка. Внутри руля – щиток приборов. Это было новаторским решением, которое было ранее запатентовано В. Новиковой.
Сначала из пластилина был вылеплен макет в натуральную величину. А затем изготовлен ДХМ (демонстрационно-ходовой макет), который мог передвигаться самостоятельно».

Самая необычная «Лада»

В мае 1995-го окончательный макет был готов, но тут работа над «Рапаном» неожиданно остановилась. Всех более-менее свободных дизайнеров и конструкторов бросили на доводку модели ВАЗ-2123, той, что годы спустя стала «Шевроле-Нивой». Возобновить работу над концептом удалось только через два года.
Донором агрегатов шасси для «Рапана» послужила «Ока». А от «Оки-Электро» взяли систему электропривода: мотор ПТ-125, никель-кадмиевые аккумуляторы саратовского завода и пр. Преобразователь на тиристорах (потом его переделали в транзисторный) доводили до кондиции долго – несколько лет. Разработчики стремились сделать просторную и удобную машину в компактных габаритах. Результат: при длине 3,5 м колесная база машины составляла 2,9 м.
Огромные круглые двери открывались против хода движения, предоставляя доступ в салон с ровным полом. Передние сиденья вращались, а задние имели продольную регулировку.



Автомобиль «Лада Рапан». Современная фотография.

Хорошей обзорности способствовала огромная площадь остекления, в том числе окошки в нижней части дверей. Пол ровный, без выступающих порогов. Под ним внутри базы машины размещался блок батарей, не требовавших обслуживания (кроме зарядки) в процессе эксплуатации. Это обеспечивало почти идеальную развесовку (половина массы – на передние колеса, а другая половина – на задние) и низкий центр тяжести.
Несколько интересных решений связаны с рулем. Во-первых, он отъезжал вверх при открывании водительской двери, облегчая посадку. Во-вторых, его ступица с подушкой безопасности была неподвижна. В-третьих, на ней же нашлось место для приборов и органов управления системами автомобиля.
Кузов концепта имел каркасно-панельную конструкцию и опирался на раму. Электродвигатель мощностью 25 кВт позволял машине разгоняться до 90 км/ч. Коробка передач была заменена редуктором с передаточным отношением, совпадавшим с таковым у «Оки» на третьей передаче.
А потом «Рапан» поехал в Париж на Автосалон 1998 года. Дизайнер В. Новикова вспоминала: «Мне посчастливилось быть стендистом на этом автосалоне, хотя лететь в Париж было, откровенно говоря, страшновато. Как-то нас примут здесь? И что будет, если случится провал?
Из нескольких тысяч экспонатов автосалона наш "Рапан" попал в престижный список рекомендуемых к просмотру объектов.
Людские потоки осаждали стенд ВАЗа, минуя наших соседей, которые тоже демонстрировали свои концепты и не скрывали своей ревности и досады».

Концепт электрокара «Лада Рапан», предназначенный для передвижения в городских и парковых зонах. 2019 год.

«Ниссан Альмера»: восточная принцесса

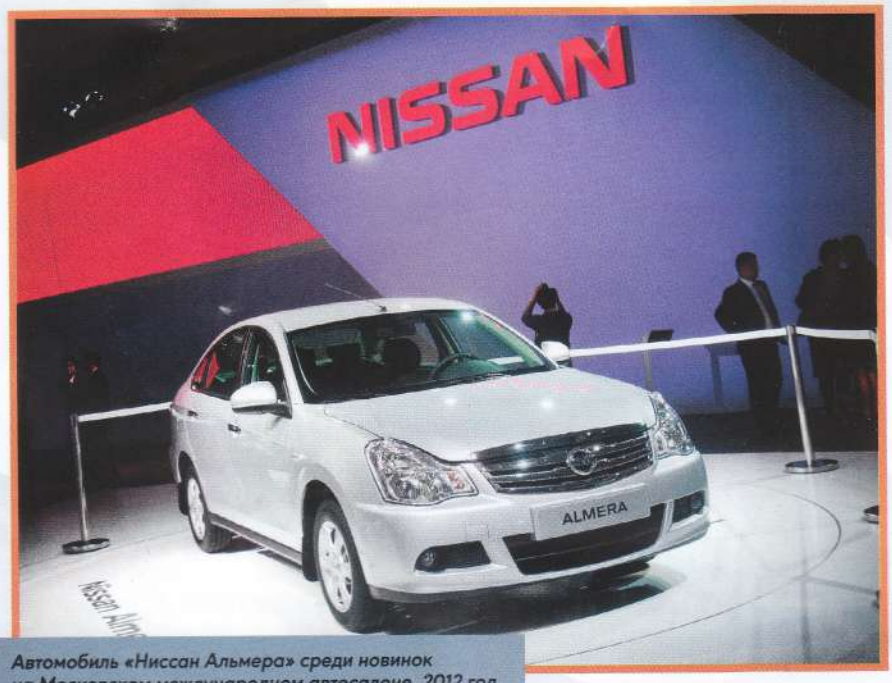
Разобраться в системе обозначений современных моделей автомобилей, даже производимых одной фирмой, бывает довольно сложно. На базе одной и той же платформы могут выпускаться несколько не отличающихся друг от друга моделей, предназначенных для разных рынков.

На платформе японской компании «Ниссан» (Nissan) выпускается ряд автомобилей, мало отличающихся друг от друга и предназначенных для внешних и внутренних рынков: «Санни» (Sunny), «Альмера» (Almera), «Сентра» (Sentra), «Блюберд» (Bluebird) и другие.

Начало наше издалека

Модель «Ниссан Альмера» (Nissan Almera) появилась в 1995 году, однако фактически является продолжателем семейства легковых автомобилей, начатого еще в середине 1960-х годов. В 1966 году был представлен «Датсун Санни» (Datsun Sunny), ставший самым продаваемым автомобилем компании «Ниссан» (Nissan) в XX веке, завоевавшим европейский автомобильный рынок и получившим целый ряд наград Британской автоакадемии. Главным преимуществом данной модели стало то, что она была проста и надежна, чем не могли «похвастаться» европейские автомобили того времени. «Санни» первого поколения выпускались с 1966 по 1969 год. Второе поколение «Санни» выпускалось с 1970 года и было известно также под именем «Датсун 1200» (Datsun 1200).

Автомобиль «Ниссан Датсун 1200». 1971 год.



Автомобиль «Ниссан Альмера» среди новинок на Московском международном автосалоне. 2012 год.

В 1978 году к моделям серии B добавились модели серии N, предназначенные для европейского рынка. Эти автомобили получили название «Пульсар» (Pulsar).

Автомобиль «Ниссан Пульсар» (Nissan Pulsar) (N10) первого поколения был выпущен в 1978 году. Предлагалась модель в нескольких версиях: трех- или пятидверный хэтчбек, фастбек, универсал и минивэн. Машина оснащалась несколькими вариантами двигателей мощностью от 62 до 74 л. с. Выпуск «Пульсара» первого поколения завершился в 1982 году.

Машина второго поколения «Ниссан Пульсар» (N12) появилась в продаже в 1982 году. Автомобиль был представлен с кузовами хэтчбек, седан и купе. Оснащалась модель 84-сильным турбомотором и дизелем мощностью 61 л. с. Производство машины было прекращено в 1986 году.

Автомобиль «Ниссан Пульсар» третьего поколения (N13) выпускался с 1986 по 1990 год. В продаже модель была представлена в трех- и пятидверном исполнении, а также с кузовом седан. «Четвертый» «Пульсар» сошел с конвейера в 1990 году. Новый автомобиль имел округлые формы в соответствии с тенденциями автомобильного дизайна того времени. В линейку двигателей добавились двухлитровые моторы, в том числе турбированный (227 л. с.). Выпуск модели завершился в 1995 году.

«Ниссан Пульсар» пятого поколения (N15) появился в продаже в 1995 году. На европейском рынке он предлагался также под именем «Ниссан Альмера» (Nissan Almera).

Под именем Альмера

Первые машины «Ниссан Альмера» (N15) сошли с конвейера в конце 1995 года, заменив собой модель «Ниссан Санни», название которой использовалось на протяжении почти 30 лет. Модель была почти идентична модели «Ниссан Пульсар» N15, продававшейся в Японии, за исключением некоторых отличий в отделке и линейки бензиновых двигателей.

Второе поколение создавалось уже со стопроцентной ориентацией на европейский рынок. Производство автомобилей начали в 2000 году, хэтчбеки делали в Великобритании, их также продавали в некоторых азиатских странах под именем «Пульсар». Седаны делали в Японии, аналогичная модель для местного рынка называлась «Блюберд Сильфи» (Bluebird Sylphy).

Платформа автомобиля была разработана уже совместно с компанией «Рено», на этой же базе были спроектированы модели «Примера» (Primera) и «Альмера Тино» (Almera Tino). Гамма силовых агрегатов состояла из бензиновых моторов объемом 1,5 или 1,8 л (мощность 90–116 л. с.) и турбодизеля

Автомобиль «Ниссан Сильфи». 2017 год.

объемом 2,2 литра (110 л. с.) Также на машину ставили дизель объемом 1,5 л, позаимствованный у «Рено». Коробки передач – пятиступенчатая механическая или четырехступенчатая автоматическая.

После рестайлинга 2003 года автомобиль «Ниссан Альмера» практически не изменился внешне, но зато получил доработанный интерьер и другие настройки подвески. Тогда же автомобиль получил новую версию 2,2-литрового турбодизеля (136 л. с.), оснащенную системой впрыска «коммон рейл» (common rail) в паре с шестиступенчатой «механикой».

В 2002 году компания «Рено Самсунг Моторс» начала производство «Рено Самсунг SM3» (Renault Samsung SM3). Автомобиль базировался на платформе N16 «Пульсар». С апреля 2006 года автомобиль стали продавать в России под названием «Альмера Классик» (Almera Classic). В отличие от N16, эта модель была создана с расчетом на удешевление производства. Например, шумоизоляция в «Классик» была хуже и не на всех моделях ставили стабилизатор подвески. Выбор двигателей отсутствовал: только бензиновый двигатель 1,6 л. Тем не менее благодаря разумной ценовой политике модель пользовалась успехом, и желающих приобрести такой автомобиль за относительно небольшие деньги было немало. «Альмера Классик» продавалась в России до 2013 года.

В течение шести лет – с 2012 по 2018 год – модель «Ниссан Альмера» выпускалась на АвтоВАЗе в Тольятти. Машина представляла собой модифицированную версию «Ниссан Сильфи» поколения G11, которая выпускалась в Японии с 2005 по 2012 год. Русская «Альмера» отличалась усиленным шасси и упрощенным салоном. Седан вазовского производства оснащался только 1,6-литровым бензиновым мотором мощностью 102 л. с., который сочетался с 5-скоростной механической или 4-ступенчатой автоматической коробкой передач.

Автомобиль «Ниссан Пульсар» в Австралии. 2011 год.

Автомобиль «Ниссан Альмера». Московский Международный автомобильный салон. 2012 год.

Что в имени тебе моем?

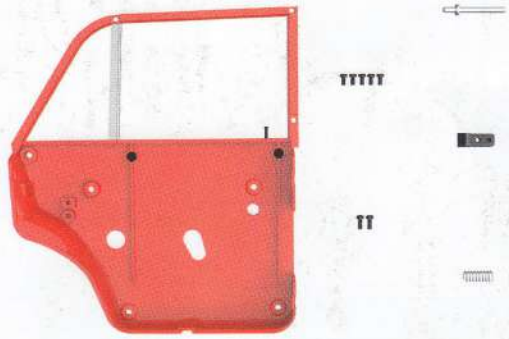
Альмера – арабское женское имя, означающее «принцесса», но по другой версии название было сгенерировано компьютером по заданным параметрам: название должно быть уникальным и ассоциироваться со Средиземноморьем.

Автомобиль «Ниссан Альмера» N15. 1996 год.

В НОМЕРЕ 112

- СБОРКА ВНУТРЕННЕЙ ПАНЕЛИ ПРАВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- КОЗЫРНЫЙ «АДЛЕР ТРУМПФ»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ВНУТРЕННЯЯ ПАНЕЛЬ ПРАВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- ЗАЩЕЛКА ЗАМКА
- НАПРАВЛЯЮЩИЙ ЗАЖИМ
- ПРУЖИНА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!